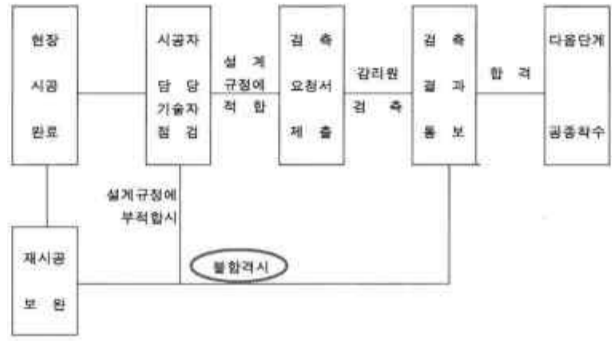


# 계획 따로, 시공 따로...안전대책, 현장선 무시했다

화정 아이파크 안전관리계획서·감리업무수행계획서 보니

저온 시 콘크리트 타설 중지·동바리 해체 등 규정 제대로 안 지켜  
대충대충 시공·무책임 감독 맞물리며 구조적인 문제점 드러나  
서구청 지난해 3월 '동바리 지지상태 미흡 보완 바랍' 지적하기도

'광주시 서구 화정동 아이파크 아파트 붕괴사고'와 관련, '계획 따로, 현장 따로'의 인식을 엿볼 수 있는 시공사와 감리업체의 안전관리계획서와 감리업무수행계획서가 공개됐다. 이들이 서구에 제출한 계획서에는 건설사의 대충대충 시공과 감독 기관의 무책임한 관리 감독이 맞물리면서 빚어지는 구조적 비리가 전혀 바뀌지 않고 있는 현실을 보여준다.



조오섭 국회의원이 공개한 화정동 아이파크 1·2단지 '감리업무수행계획서' 일부. 감리가 시공 과정을 수시로 확인하고 일정 작업 뒤에는 검측, 승인을 거쳐 불합격하면 재시공토록 규정하고 있다.

국회 국토교통위원회 소속 더불어민주당 조오섭(광주 북구 갑)의원이 23일 광주 서구에서 제출받아 공개한 '화정아이파크 안전관리 계획서' (이하 안전관리 계획서)와 '감리업무수행계획서'는 시공사인 현대산업개발과 감리업체가 어떠한 안전조치를 취할 것인지, 공사 공정을 어떻게 관리·감독하면서 감리업무를 수행할 지에 대한 계획을 상세하게 담고 있다.

당일 영하의 날씨에서도 콘크리트 타설이 이뤄졌다는 점에서 현장에서는 먹혀들지 않았다는 게 확인됐다.

현대산업개발측은 공사 착공 전인 지난 2019년 이같은 안전관리계획서를 서구에 제출했다. 계획서에는 시설물별로 시공사측이 취하겠다는 세부안전계획을 꼼꼼히 적었다. 특히 이번 붕괴 참사의 핵심 원인으로 꼽히는 콘크리트 타설 계획 뿐 아니라 강구조물 공사, 건축설비 공사 계획에 대한 안전 조치 여부와 점검 계획도 적시됐다.

시공사측이 안전계획서에 담은 '콘크리트공사 자체 안전점검표'도 현장에서는 제대로 따르지 않았다는 지적이 나온다.

시공사측은 콘크리트 타설계획으로 '저온일 때 콘크리트 타설을 피한다'고 명시했지만 붕괴 사고

콘크리트 공사 안전점검표는 ▲타설후 최소 5일간 수분을 보존하도록 했는가 ▲양생기간 온도는 항상 4도 이상을 유지했는가 ▲강우·폭설 등 기상 변화에 대비하여 콘크리트 노출면을 보호했는가 ▲일공의 직사, 급격한 건조 및 한기에 대하여 대책을 강구 했는가 등을 점검토록 했다. 충분한 콘크리트



23일 오전 광주 서구 화정아이파크 붕괴사고 현장 인근 거리에서 '붕괴 피해자 가족협의회'가 HDC 현대산업개발의 적극적인 수색·구조 협조를 촉구하며 기자회견을 하고 있다.

/김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr

양생(養生)을 위한 점검표이지만 건물 붕괴로 이어진 만큼 사실상 따르지 않았다는 해석이 나온다. 감리업무수행계획서와 안전계획서는 감리 업무가 제대로 이뤄지지 않았다는 점도 확인시켜준다.

현제 사고 원인으로 꼽히는 문제점들을 고려하면 콘크리트 타설·양생 상태, 거푸집 재료·조립 상태, 철근 수량, 레미콘 품질, 동바리(기동형 가설물) 제거 등에 대한 조치를 원칙대로 하지 않았다는 지적이 나온다.

조 의원이 제출받아 공개한 감리업무수행계획서에는 설계 규정에 적합한 지를 검측해 결과에 따라 불합격시 재시공 보완토록 하는 검측 절차를 제시

안전관리계획서도 거푸집, 동바리 해체의 경우 콘크리트가 하중을 받는데 필요한 강도에 도달한

것을 확인하고 감독원의 승낙을 얻어 실시하도록 규정했다. 감리업무수행계획서에는 일일 공사일지와 주간·월간 공정 등도 정기적으로 감리에게 제출해야 한다는 점도 명시돼 있다. 일일공사일지에는 일정별 콘크리트 타설·양생 기간 미흡 여부, 바닥 슬래브 내려앉은 사고 발생 기록 여부, 동바리 해체 여부 등이 담긴다. 향후 경찰이 붕괴 원인 및 부실 감리 여부를 확인하는 데 활용될 것으로 예상된다.

또 콘크리트 타설 중 동바리가 변형, 내려앉은 등 이상 징조가 발견되면 콘크리트 타설을 중지하고 변형·침하 여부를 점검해 안전을 확인한 뒤 보강조치를 취하도록 했고 동바리 철거 시기도 콘크리트 설계강도의 70%가 될 때까지 또는 타설 뒤 5일이 경과할 때까지 제거해서는 안된다고 규정했지만 실제 시공과정에서는 적용되지 않았다는 지적이 제기된다.

동바리의 불안한 설치 문제는 조 의원이 공개한 서구의 안전점검 결과에서도 제기된 것으로 드러났다.

서구는 지난해 3월 16일 화정동 아이파크 현장에 대한 해빙기 안전점검을 진행, 당시 1단지 동바리 지지 상태가 미흡하다고 지적했었다. 당시 공정을 26%로, 서구는 육안 점검 과정에서 '동바리 하중 지지상태가 일부 구간 미흡해 보완바랍'이라고 통보했었다. 또 안전관리계획서에는 감리가 콘크리트 타설 중이나 타설 후 바로잡을 수 있는 과도한 처짐과 붕괴 징후를 발견하기 위한 감시를 철저히 하도록 규정하고 있어 서류상 안전만 추구한 것이 아니냐는 비판이 제기된다.

한국건설안전학회장이 안홍섭 군산대 건축공학과 교수는 '설계·안전계획이 완벽하더라도 1~2cm만 지치지 않으면 큰 사고로 이어질 수 있다'면서 '기본적인 것을 다 지켰더라도 어느 한 부분이 부족해 붕괴 사고로 이어졌다고 볼 수 있다'고 말했다.

/정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr /김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr

## 작년 광주·전남 산업현장 사고 50건·사망 48명

지난해 광주·전남지역 산업현장에서 발생한 50건의 사고로 48명의 노동자가 목숨을 잃은 것으로 나타났다.

국회 환경노동위원회 정의당 강은미(비례)의원이 23일 공개한 자료에 따르면 지난해 전국 산업현장에서 발생한 중대재해는 670건으로 사망자는 668명이었다. 사망자 중 246명이 모두 하청업체 소속 노동자들로 조사됐다.

법 적용이 유예된 50인 미만 제조업 등에서 발생한 사고는 모두 215건이었다.

광주에서는 9건, 전남에서는 41건의 중대재해가 발생했고 이들 사고 중 37건이 20인 미만 사업장에서 발생했다.

300인 이상 사업장은 2곳, 50~300인 사업장 6곳, 20인~50인 사업장 4곳이고, 1000인 이상 사업장에서 발생한 중대재해는 1건 뿐이었다.

오는 27일 시행 예정인 중대재해처벌법에 따라

/정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr

## 렌터카 몰던 고교생 중앙분리대 충돌...2명 사망

고교생들이 렌터카를 몰고 가다 고속도로 중앙분리대를 들이받는 사고를 내 운전자 등 2명이 숨졌다.

23일 담양경찰에 따르면 지난 18일 새벽 5시께 순천-광양 간 호남고속도로 상행선 담양방면 도로에서 고교 3학년생 A(18)군이 몰던 K5 차량이 중앙분리대를 들이받았다. 이 사고로 차량에 타고 있

던 운전자 A군과 친구 B(18)군이 병원으로 옮겨졌으나 숨졌다.

경찰은 운전면허증이 있는 A군이 차량을 빌려 지난 17일 여수를 다녀오다 사고가 난 것으로 보고 고속도로 CCTV 등을 토대로 정확한 경위를 조사 중이다. /김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr

## 브레이크 쥔 '크리핑' 상황서 앞차 추돌했는데...2주 상해?

“유효충돌속도 시속 4km 상해 발생 어렵다” 무죄

브레이크를 뗐을 때 발생하는 크리핑(creeping·브레이크를 떼면 저절로 조금씩 전진하는 현상) 상황에서 앞 차를 추돌했다면 피해차량 탑승객들은 얼마나 다친걸까.

A씨(45)는 지난 2020년 12월 20일 광주시 남구 진월동 씨티병원 앞길에서 나주 방면으로 가다 신호에 멈춰서 차량을 세웠다. A씨는 신호 대기중 기어를 중립에 두고 사이드 브레이크를 채운 뒤 브레이크에서 발을 뗐다. 완만한 내리막 경사로에서 발을 떼니 크리핑이 발생해 슬금슬금 기어가면서 바로 앞 정차중인 차량을 추돌했다.

피해차량에는 운전자(36) 등 어른 2명, 아이 2

명이 타고 있었고 어른은 2주, 아이들은 각 1주일 간의 치료가 필요한 상해를 입었다고 주장했다.

검찰은 A씨에게 상대방 차량 운전자·동승자를 다치게 한 혐의(교통사고 처리 특례법 위반(치상))를 적용해 기소했다.

A씨는 경미한 충격이라 피해 차량 탑승객들이 '상해'를 입지 않았다고 항변했다. 그 정도 충격으로는 '피해자 신체의 완전성을 훼손하거나 생리적 기능에 장애를 초래하는 것'을 의미하는 형법상 '상해'를 인정할 수 없다고 맞섰다.

광주지법 형사 3단독 오연수 부장판사는 A씨 손을 들어줬다. 재판부는 크리핑 상황에서 가해 차량 속도는 시속 최고 6~8km로, 이 때 피해차량 유효충돌속도는 시속 평균 4km에 불과하다고 봤다. 사고 이후 피해차량 범퍼에 눌린 자국(압흔)도 보이지 않았다. 통상 압착흔은 추돌당한 차량에 시속 평균 5.1km의 속도변화가 있을 경

우 관찰된다는 게 재판부 판단이다. 재판부는 또 동일 조건에서 가해차량 이동속도를 측정해보니 시속 3~5km 정도인 점을 들었다. 여기에 피해 차량 유효충돌속도가 시속 8km이하일 경우 차량 내부 피해자는 특별한 치료 없이 2~4일 이내 증상이 사라지는 것으로 보고된 점, 국립과학수사 연구원도 '해당 사고와 같은 상황에서 경추상해가 발생하기 어렵다'고 판단한 점 등도 판단에 반영했다.

오 부장판사는 "피해자들이 상해를 입은 사실이 합리적 의심의 여지가 없을 정도로 증명됐다고 보기 어렵다"며 A씨에게 무죄를 선고했다. 다만, 오 부장판사는 "재판에 이르는 과정에서 보인 A씨 태도는 매끄럽지 않았다"면서 "승리의 기쁨으로 남기는 게 아니라 과정을 돌아보는 계기가 됐으면 한다"고 주문했다.

/김지을 기자 dok2000@kwangju.co.kr

부동산중개법인 한국토지부동산

전원주택 강력추천!

## 전남 담양군 가사문학면

경상리 전원주택부지

- 면적 : 456평
- 4채 건축허가 득
- 진입로 상수도 확보

상담 010-3675-7592